

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA – UNIR
CAMPUS DE CACOAL
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DO CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

LIDIANA DE SOUZA BRITO DOS SANTOS

**SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR
VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE – DPVAT. UM
ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE PIMENTA BUENO-RO.**

Trabalho de Conclusão de Curso
Artigo

Cacoal – RO
2013

**SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR
VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE – DPVAT. UM
ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE PIMENTA BUENO-RO.**

LIDIANA DE SOUZA BRITO DOS SANTOS

Artigo apresentado à Fundação Universidade Federal de Rondônia – UNIR, *Campus* de Cacoal, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis, sob orientação do professor Mestre Cleberson Eller Loose.

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA – UNIR
CAMPUS DE CACOAL
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DO CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

O artigo intitulado “**SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE – DPVAT. Um estudo de caso na cidade de Pimenta Bueno-RO.**”, elaborado pela acadêmica **LIDIANA DE SOUZA BRITO DOS SANTOS**, foi avaliado e julgado aprovado pela banca examinadora formada por:

Prof.(o) Ms Cleberson Eller Loose
Presidente

Prof.(a) Dra. Maria Bernadete Junkes
Membro

Prof.(o) Esp. Nicolas Alessandro de Souza Belete
Membro

Média

Cacoal – RO
2013

Em primeiro lugar, agradeço a Deus, que me preparou o necessário e me deu forças para a realização deste sonho.

A meus pais, João e Maria Lina, que não pouparam esforços e velaram por mim todas as noites, até que se findasse esta minha caminhada. O meu amado esposo Ademir, pela paciência, incentivo e carinho.

A todos os professores, em especial ao professor e orientador Cleberson, por sua inestimável contribuição para o meu crescimento acadêmico.

Valeu a pena toda distância que percorri e todas as renúncias que fiz.

SEGURO OBRIGATÓRIO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE – DPVAT. UM ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE PIMENTA BUENO-RO.

Lidiana de Souza Brito dos Santos¹

RESUMO: O seguro DPVAT cobre danos pessoais causados por veículos automotores a pessoas transportadas ou não, ocorrido em todo território nacional. O presente trabalho teve como objetivo comparar o nível de conhecimento/informação da população que sofreu acidente de trânsito na cidade de Pimenta Bueno no período de 2011/2012 possui com relação ao Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT e suas particularidades, assim como se sabem quais os documentos necessários para o requerimento do seguro, quais os beneficiários, as coberturas, os valores das indenizações e o período que se pode requerer o seguro. Demonstrar o número de vítimas geradas na cidade de Pimenta Bueno, identificar a gravidade dos acidentes automobilísticos ocorridos na cidade e também verificar as iniciativas/ações por parte do poder público para a divulgação do seguro DPVAT. A concretização deste trabalho foi constituída por pesquisas bibliográficas, que sustentam o referencial teórico e norteiam a compreensão do tema no contexto social, dispondo o assunto em: surgimento e evolução do seguro; os principais tipos de seguro; a criação do veículo com propulsão automotor e o aparecimento do seguro DPVAT em função do grande aumento dos veículos automotores e os consequentes acidentes provocados no trânsito; base legal que regulamenta a operação do seguro DPVAT e suas recentes modificações. Também foi realizado o levantamento de dados oficiais junto aos órgãos responsáveis por registrarem as ocorrências de acidentes de trânsito, bem como a aplicação de questionário junto à população que havia sofrido acidente nos anos de referência. Os resultados apresentados revelam que o seguro DPVAT não é conhecido plenamente pela população; os acidentes ocorridos nos anos de referência não foram graves; não há praticamente nenhuma ação de órgão público para a divulgação do DPVAT.

Palavras-chave: automóveis, acidente de trânsito, seguro.

1 INTRODUÇÃO

O Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT é o seguro que cobre os danos sofridos por pessoas, ocasionados em acidentes de trânsito. O seguro é obrigatório para todos os proprietários de veículos, de acordo com a lei 6.194/74. A pesquisa proposta por este trabalho tem como finalidade evidenciar o Seguro Obrigatório – DPVAT na cidade de Pimenta Bueno, medindo o conhecimento que a população que sofreu acidente automobilístico, possui em relação às particularidades deste seguro.

No Brasil o seguro DPVAT tem a função de tornar mínimos os prejuízos causados por estes acidentes, mas nem todos usufruem deste direito por falta de conhecimento (CABRAL,

¹ Acadêmica concluinte do curso de Ciências Contábeis da Fundação Universidade Federal de Rondônia – Campus de Cacoal, com TCC elaborado sob a orientação do Professor Mestre Cleberson Eller Loose.

2010). E mesmo que algumas pessoas possuem informação sobre a existência do DPVAT, não conhecem com profundidade, a cobertura que este seguro fornece às vítimas de acidentes com veículos automotores (FERREIRA, 2008).

Visto que não se está livre do surto dos acidentes automobilísticos que se propagou por todos os continentes; dados de pesquisa realizada pelo Instituto Sangari mostram que o município de Pimenta Bueno ocupa a 86^a posição, entre as 100 maiores taxas de mortalidade em acidentes de trânsito em municípios com mais de 15 mil habitantes. Diante deste cenário, surge um questionamento: qual o nível de conhecimento/informação sobre DPVAT da população que sofreu acidente de trânsito na cidade de Pimenta Bueno no período de 2011 comparado com 2012?

Assim pretende-se comparar o nível de conhecimento/informação sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT das vítimas de acidentes envolvendo veículos automotores na cidade de Pimenta Bueno no período de 2011 e 2012, verificando se houve uma evolução significativa. Além de demonstrar a quantidade de acidentes envolvendo veículos automotores e o número de vítimas geradas na cidade de Pimenta Bueno, identificando a gravidade dos acidentes automobilísticos ocorridos na cidade e também verificar as iniciativas e ações por parte do poder público para uma maior divulgação do seguro DPVAT com a promoção de campanhas educativas e informativas.

Diante do que foi descrito presumiu-se que o tema é relevante para a população que possui ou não veículo automotor, pois abrange a todos que venham a sofrer, ou que sofreram acidentes envolvendo veículos. Com desígnio de contribuir com a comunidade em geral, deliberou-se sobre o tema para que este venha ser de utilidade para aqueles que necessitam de informações para pleitear seus direitos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 BREVE HISTÓRICO DO SEGURO

O seguro nasceu da necessidade do homem se proteger contra perigos, acontecimentos imprevistos e perda de bens. A solução encontrada pelos povos da mesopotâmia, por volta do século XIII a.C., foi se organizar em grupos, adotado pelas caravanas de camelos que atravessavam imensos desertos, que se uniam para suprir as perdas de camelos que ocorriam

durante a viagem (SOUZA, 2007).

Séculos mais tarde e com práticas que fundamentaram o mutualismo, os gregos e fenícios que devido as suas atividades marítimas estarem sempre expostas a riscos (pirataria, incêndio, naufrágio, etc.), passam a se agrupar para formarem uma reserva de recursos, que seria utilizado para cobrir os prejuízos em caso de infortúnio (MANICA, 2010).

Com o passar dos séculos e o aprimoramento de técnicas de cálculos, mais precisamente os estatísticos e o surgimento das primeiras sociedades de seguro, aparecem às operações de seguro propriamente ditas, isto já no final do período da Idade Média (ALVES, 2005).

No entanto segundo Cabral (2010), somente no ano de 1347 em Gênova (Itália), se tem notícias do surgimento de um primitivo contrato de seguro, e anos mais tarde, por volta de 1385 igualmente na Itália, só que na cidade de Pisa, surge a primeira apólice de seguro. Tanto um, quanto o outro, eram voltados a cobrir riscos emanados da atividade de navegação, os quais na época eram abundantes e muito arriscados.

Com o grande incêndio ocorrido em Londres, no ano de 1666, que destruiu mais de 13.000 (treze mil) casas, estas com o agravante de serem de madeira e muito próximas umas das outras ajudou na propagação do fogo, foram destruídas também igrejas incluindo a catedral de St. Paul, e inúmeros prédios públicos, após esta grande tragédia concluiu-se que os aglomerados urbanos aumentavam as possibilidades de ocorrerem graves desastres, motivo mais que suficiente para a criação do seguro contra incêndio (GOMES, 2004).

No Brasil antes da chegada da família real portuguesa só havia se desenvolvido o seguro marítimo, pois esta era a única atividade securitária que as leis de Portugal permitiam ser praticadas em território brasileiro. Após a chegada da família real e conseqüente abertura dos portos e liberação do comércio com outros países, foi fundada a primeira seguradora do país, a Companhia de Seguros Boa Fé, que somente com a criação do Código Comercial Brasileiro, passou a disciplinar o seguro marítimo, surgindo novas seguradoras (SUSEP, 1997).

O seguro no Brasil passou a se expandir para novos ramos com a fundação da seguradora Argos Fluminense em 1845, que realizava seguros terrestres (SOUZA, 2007).

Com o advento da industrialização decorrente da produção cafeeira no Brasil, inicia-se o interesse de seguradoras estrangeiras operar em mercado brasileiro, sendo que a primeira a se instalar foi a portuguesa Companhia de Seguros Garantia, posteriormente seguida por companhias britânicas, alemãs, suíças e norte-americanas. Em meados do século XX ocorre a criação do sindicato dos corretores de seguros, o sindicato das seguradoras

e a regulamentação da profissão de corretor de seguros (AZEVEDO, 2008).

Neste mesmo período e com o intuito de proteger o mercado brasileiro, controlar e fiscalizar, são criados o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB-Re), o Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), e a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP). Em 1971 com o objetivo de capacitar profissionais, “formando e habilitando corretores de seguros,” é criada a Fundação Escola Nacional de Seguros (Funenseg), favorecendo o aprimoramento do mercado segurador (AZEVEDO, 2008, p.93).

2.2 TIPOS DE SEGURO

Ainda no século XVII ocorre o lançamento das bases do seguro de vida, e com a Revolução Industrial passam a se desenvolver os seguros terrestres, e a partir do século XIX começa a se expandir para novos ramos, como por exemplo, acidentes pessoais, acidentes de trabalho, furto, roubo, etc. (FERREIRA, 2004).

Ferreira (2004, p. 22), destaca que “[...] a Holanda, em 1838, foi o primeiro país a incluir em sua legislação codificada dispositivos sobre os seguros terrestres.” A partir de então, surgiram inúmeras opções de seguro, e a gama só tem aumentado.

Entre os mais comuns, pode-se destacar:

1. Seguros de acidentes pessoais que oferecem coberturas para danos decorrentes de acidente súbito, externo e involuntário, causando lesões físicas ou morte;
2. Seguro de automóveis que tem como finalidade cobrir perdas e danos ocorridos aos veículos terrestres automotores (colisão, incêndio e roubo) podem cobrir também prejuízos causados a terceiros;
3. Seguro incêndio (um dos mais antigos) este seguro oferece cobertura básica para danos causados por incêndios, queda de raios e explosão causada por gás empregado no uso doméstico e suas consequências tais como desmoronamento, impossibilidade de proteção ou remoção de salvados, despesas com combate ao fogo, salvamento e desentulho do local;
4. Seguro de vida, garante ao beneficiário ou ao próprio segurado, um capital ou renda determinados no caso de morte, ou no caso do segurado sobreviver a um prazo convencionado. O prêmio é calculado em função da idade do segurado e do capital por ele estipulado;
5. Seguro de riscos diversos abrange várias modalidades e diversas coberturas

numa única apólice (multirisco), sendo que a sua grande característica é a de cobrir perdas e danos materiais contra acidentes decorrentes de causa externa, exceto aqueles expressamente excluídos. É possível realizar, portanto, através de uma apólice mestra e de condições especiais muito variadas, seguro que abranja todas as modalidades de cobertura para as quais não existam condições gerais específicas. Um exemplo comum é o seguro multirisco residencial, que cobre simultaneamente incêndio, roubo, quebra de vidros, responsabilidade civil, etc.;

6. Seguro obrigatório de veículos automotores (DPVAT) cobre danos físicos causados por automóvel ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não, incluindo entre estes os proprietários e/ou motoristas dos veículos. Garante indenização pecuniária ao beneficiário por morte, invalidez e despesas com assistência médica hospitalar. As indenizações são feitas por qualquer seguradora integrante do convênio DPVAT, e independem de prova de culpa ou identificação do veículo causador do sinistro (FENASEG, 2008).

2.3 SEGURO DPVAT EM FUNÇÃO DO TRANSPORTE AUTOMOTOR

As dificuldades inerentes à mobilidade humana são muito antigas, bem mais remotas que a criação da roda, mas em 1886 um fato muda essa realidade e rompe com o isolamento em que se encontravam a humanidade até então. Pois neste ano surge o primeiro veículo com propulsão automotor, o que se converteu posteriormente num dos acontecimentos mais expressivos e influentes da sociedade do século XX (HOFFMAN, CRUZ e ALCHIERI, 2003).

Segundo Sávio (2002), para tal empreendimento chegar aos dias atuais como o conhecemos, ele passou por inúmeros experimentos e aprimoramentos que só foram possíveis com a disseminação das indústrias siderúrgicas, petroquímica, e química, as quais introduziram alterações qualitativas na produção, alavancando a criação de novos produtos e modificando os modelos de consumo.

As indústrias do aço e da petroquímica tiveram papéis fundamentais no desenvolvimento da indústria automotiva, que por meio da incansável busca dos alemães Gottlieb Daimler e Karl Benz, tornaram operacional o primeiro modelo passível de produção em grande escala (SÁVIO, 2002).

No entanto como observa Sávio (2002, p. 16) isso:

[...] só foi obtido com a revolução fordista da linha de montagem, que popularizou o automóvel através do seu famoso modelo T. daí por diante o automóvel passaria a brilhar como uma das grandes conquistas da II Revolução Industrial, simbolizando toda a capacidade humana de criação.

Sob este ponto de vista Sávio, (2002, p. 44, 45) diz que ao se falar de automóveis, não se está se referindo a apenas uma carcaça, com um motor de combustão, eixos e rodas, mas de um artefato que é resultante de um imenso e variado campo de pesquisas científicas, “que tornaram viável a sua existência.” Assim sendo, na parte tecnocientífico do produto automotivo, entre os vários nomes que contribuíram nas diversas linhas de pesquisa, podem-se citar alguns como: Gottlieb Daimler, Nicolau Augusto Otto, Wilhelm Maybach, Karl Benz, Rudolf Diesel, Robert W. Thompson, Henry Ford, John L. McAdam entre outros, todos estes trabalharam na busca de componentes que viabilizassem um melhor desempenho através de motores menores, mais potentes e funcionais, ou então buscando soluções em pneumáticos, na inovadora linha de montagem, na mecânica e etc..

Hoffman, Cruz e Alchieri (2003), afirmam que com o passar do tempo e a popularização do automóvel, a importância deste alterou alguns valores culturais, mas influenciou principalmente o conceito de distância, de espaço e de tempo, entre cidades e até países. E este novo modelo de locomoção vem desde as primeiras unidades que foram comercializadas, pois mesmo que no princípio os veículos motorizados não fossem tão velozes, estes ganhavam em conforto e status social, do ora mais popular meio de deslocamento e transporte, que eram as carroças ou carruagens movidas a cavalos.

De acordo com Matta (2010), desde o começo da circulação de automóveis por todo o mundo, mesmo antes da produção em larga escala, os carros causaram e ainda causam nas pessoas o sentimento de independência, quem tem a posse de um veículo automotor pode decidir ir a todo lugar a qualquer hora sem muita preocupação com a distância a ser percorrida. O carro reduz o tempo gasto por uma pessoa que, por exemplo, teria que se deslocar até um ponto de ônibus e aguardar pelo horário de partida, sem contar que o tempo despendido na viagem pode ser significativamente abreviado.

Mencionada como uma das razões do sucesso do automóvel o efeito de exclusividade, se contrapõe com os meios de transporte comum, e com uma renda maior que a média é possível que uma mesma família possua mais de um veículo (MARÍN-LEÓN, 2003). Desta forma Sávio, (2002, p.46) conclui, “um automóvel é muito mais do que um mero meio de locomoção.”

O primeiro veículo que chegou ao Brasil, especificamente em São Paulo, era um “Decauville de 6 cavalos, trazido e registrado no ano de 1900 por Henrique Santos-Dumont, irmão do ilustre Alberto Santos-Dumont”. E este fato não deve ser desprezado, pois à época Santos-Dumont simbolizava novas conquistas, e modernidade, um novo homem unido de forma profunda aos mais novos avanços da ciência (SÁVIO, 2002, p.1).

O automóvel no Brasil, pelo menos nas primeiras décadas do século XX, não houve uma presença expressiva quantitativamente, seu valor excessivamente alto, aliado a escassez de mão de obra especializada, e a pouca oferta de serviços necessários à manutenção dos veículos, o restringiu aos mais abastados. Apesar dos poucos automóveis existentes na cidade de São Paulo, no ano de 1911, por ocasião da inauguração do Teatro Municipal, os moradores mais ilustres testemunharam o primeiro engarrafamento que se tem notícias, nesta época, o total de veículos não ultrapassavam a 500 (quinhentos). Nos anos que se seguiram os números cresceram gradativamente, e no ano de 1930 somava 20.000 (vinte mil) veículos (SÁVIO, 2002).

Cerca de um século depois estes números tomaram proporções incomparáveis, totalizando quase 40.000.000,00 (quarenta milhões) de veículos em circulação em todo o Brasil (WASELFISZ, 2012).

Uma das razões para este grande crescimento foi a mudança nos preços praticados pelos fabricantes segundo Martins (2010, p.17), como consequência da abertura da economia nos anos 90, introduziu-se no país os preços mais baratos dos veículos importados, o que forçou a indústria nacional contrair os valores de venda, somada estabilidade oportunizada pelo plano real, que aumentou o poder de compra dos consumidores.

“A partir do momento que se criaram os elementos básicos do sistema viário – os veículos e as estradas, surgiu o trânsito e seus problemas” (FARIA, 2003, p.2). O fato é que o veículo mudou drasticamente a maneira de se locomover de toda a humanidade e como todo o processo de modernização trouxe inúmeros problemas, alguns ainda aguardam uma solução (HOFFMAN, CRUZ e ALCHIERI, 2003).

Esta problemática envolve temas relacionados ao meio ambiente, tais como, a poluição do ar, através da emissão de gases tóxicos; a poluição sonora que afeta principalmente os grandes centros urbanos devido ao grande fluxo de automóveis; a limitação da área reservada a circulação de pedestres, com o alargamento das vias e inexistência de calçadas em grande partes delas. Mas, a maior das adversidades resultante da utilização do automóvel, sem dúvida são os acidentes, desde o primeiro até o último, que pode ter acontecido a alguns segundos, ou daqui a menos de um minuto acontecer, ceifou

milhões de vidas e deixou (e ainda deixará) tantas outras com graves sequelas (HOFFMAN, CRUZ e ALCHIERI, 2003).

Marín-León (2003) e Andrade e Jorge (2000) mencionam que, com relação ao perfil por sexo e idade, indivíduos do sexo masculino e jovens são indicados como os tipos de vítimas mais constantes. Essas características resultam de uma exposição superior de homens jovens no trânsito, onde assumem maiores riscos, transitando em alta velocidade, realizando manobras perigosas, ou dirigindo após o consumo de álcool, entre outros.

Não precisou que o número de veículos em circulação fosse muito grande para começar a causar prejuízos e desastres, já que os relatos de acidentes envolvendo os automóveis datam do início do século, de quando ainda havia grande utilização de carroças, empregadas no transporte de cargas e pessoas, além disso, as vias não eram adequadas (eram estreitas, irregulares e não pavimentadas) para a movimentação de carros. Visto que os automóveis necessitavam de vias desimpedidas para sua livre passagem, constantemente em velocidade, isto se contrapunha com a realidade, campo em que se travou uma luta pelo espaço entre pedestres e veículos, que só se agravou com o passar do tempo, com acidentes cada vez mais frequentes e violentos (SÁVIO, 2002).

Conforme Cabral, (2010, p. 18) “A presença da indústria automobilística, a partir dos anos 50, enfatizou o uso do automóvel individual e do ônibus, essa realidade trouxe várias consequências, dentre elas, a organização do espaço geográfico urbano em razão do automóvel [...]”, as leis que no princípio do século foram criadas, tinham o objetivo de reprimir as hostilidades cometidas ao se conduzir um veículo, na tentativa de inibir a maneira ofensiva como o automóvel se impôs principalmente com relação aos pedestres suas maiores vítimas (antes da difusão da motocicleta), precisaram ser reformuladas e aprimoradas.

Com o grande fluxo de veículos o trânsito se torna cada vez mais confuso, repleto de hostilidades e violações das leis criadas com a finalidade de manter o ordenamento e a adequada movimentação dos usuários das vias públicas. Os próprios motoristas observam que parte desta desordem que tomou conta das ruas brasileiras é consequência justamente da desobediência às regras e ao conhecido e tipicamente jeitinho brasileiro, usado para burlar ou para escapar das punições da lei (MATTA, 2010).

Diante de tal realidade observa-se a necessidade de se criar um mecanismo que proteja as pessoas expostas à utilização desses veículos. E com este intuito é criado o seguro DPVAT em 1974, para amparar as vítimas de acidentes de trânsito com veículos automotores em todo o território nacional, não importando de quem seja a culpa

(SCARPASSA, 2007).

De acordo com Ferreira (2008, p. 73):

O seguro obrigatório é resultado de um longo e gradual processo histórico do seguro. Seu surgimento está ligado a “[...] necessidade de intervenção do Estado nas relações privadas no intuito de manter o equilíbrio social, dada a progressiva complexidade das relações intersubjetivas advindas do vigoroso progresso humano”.

E neste sentido Martins (2009, p.16), afirma “que a sua instituição funda-se sobre a necessidade social” [...]. Em virtude da grande quantidade de acidentes envolvendo veículos e levando-se em consideração que a maioria dos proprietários de automóveis não possuem recursos suficientes para se responsabilizar por indenizações resultantes de seu procedimento, pode-se afirmar que o seguro DPVAT é uma conquista no campo social, a partir do momento que o vemos como um amparo aos acidentados e seus dependentes.

A gênese do Seguro de responsabilidade civil foi introduzido no direito nacional através do Decreto lei n. 73, de 21 de novembro de 1966, que o tornou obrigatório para o proprietário de veículo automotor, em virtude dos riscos a que está exposto e que também expõe o pedestre, que pode ser vítima de atropelamento. A exemplo da Europa que já se utilizava desta ferramenta desde meados da década de 1910, o Brasil passa a se valer deste mecanismo somente na década de 1960, e seguia os moldes europeus que previam a cobertura de prejuízos materiais. Entretanto esse vínculo foi suprimido com as particularidades inseridas por meio de novos dispositivos legais, estabelecendo o seguro DPVAT de forma singular e inovadora, comparado com as legislações estrangeiras (MARTINS, 2009).

Não obstante de sua inovação a frente do seu tempo, são nos dias contemporâneos que efetivamente adquiri a necessidade de evidenciação e relevância, pelo significativo crescimento da frota em circulação nas ruas e estradas em todo o Brasil, e em consequência disto o assustador aumento de ocorrências de acidentes de trânsito (MARTINS, 2009).

Todos os cidadãos têm direito a cobertura do seguro DPVAT, inclusive estrangeiros visitantes que sofrerem acidente de trânsito em qualquer parte do Brasil, sejam eles, motoristas, passageiros ou pedestres. Esta cobertura abrange três modalidades: morte, invalidez permanente (total ou parcial) e reembolso de despesas de assistência médica e Suplementares (FENASEG, 2009).

O pagamento do prêmio é efetuado juntamente com o licenciamento do veículo, desta forma, não se pode apenas licenciar veículo sem pagar o DPVAT, o seguro deverá ser obrigatoriamente pago para a regularização completa do veículo automotor (MARTINS, 2009).

2.4 REGULAMENTAÇÃO DO DPVAT

O seguro DPVAT em sua gênese foi vinculado à teoria da culpa, e desde meados da década de 1960 passou por diversas formulações, até que com o advento da lei 6.194/74 passa a ser vinculado à teoria do risco (SCARPASSA, 2007). O que fica evidenciado no art. 5º da referida lei é que: “O pagamento da indenização será efetuado mediante simples prova do acidente e do dano decorrente, independentemente da existência de culpa, haja ou não resseguro, abolida qualquer franquia de responsabilidade do segurado.”

Os valores das indenizações previstos na lei 6.194/74, que cobre os danos pessoais causados por veículos automotores resultante em morte são de R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), as vítimas que sobreviver, mas, no entanto apresentar invalidez os valores das indenizações variam de acordo com o tipo de lesão sofrida, que podem ser invalidez permanente total ou parcial, esta última subdivide-se em invalidez permanente parcial completa ou incompleta, e para auxiliar nesta análise foi instituída pela Medida Provisória 451/2008 a tabela de danos corporais, usada com critério de especificação (MARTINS, 2010).

Conforme a tabela a quantia a ser paga em caso de invalidez permanente total, são os R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), ou seja, cem por cento sem nenhuma redução; já a invalidez permanente parcial completa ou incompleta terá os valores das indenizações definidos pela aplicação do percentual de perda sobre o montante total, o que resulta em quantia sempre abaixo dos R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais), pois serão calculados pelos percentuais de 75% (setenta e cinco por cento) para perdas intensas; 50% (cinquenta por cento) para perdas médias; 25% (vinte e cinco por cento) para perdas leves e 10% (dez por cento) por sequelas residuais (MARTINS, 2010).

As indenizações consequentes do reembolso das despesas de assistência médica e suplementares terão direito ao valor de R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais), é importante frisar que os dispêndios restituídos não poderão ultrapassar este montante, e essas despesas deverão ser todas comprovada por meio de notas fiscais, seja de hospitais, clínicas ou outras especialidades médicas particulares, sublinhado que os acidentados atendidos pela rede

pública não farão jus a este ressarcimento (MARTINS, 2010).

Esses valores foram trazidos à lei 6.194/74 pelas medidas provisórias n. 340/2006 (Lei n. 11.482/2007) e 451/2008 (Lei n. 11.945/2009) que modificou a forma de cálculo das indenizações, por exemplo, no caso de morte ou de invalidez a indenização deveria ser um montante de 40 (quarenta) salários mínimos vigentes, que seria um valor de R\$ 27.120,00 (vinte e sete mil e cento e vinte reais), com base no salário de R\$ 678,00 (seiscentos e setenta e oito reais), uma diferença de R\$ 13.620,00 (treze mil e seiscentos e vinte reais). O valor do reembolso de despesas de assistência médica e suplementares, seria de no máximo R\$ 5.424,00 (cinco mil e quatrocentos e vinte e quatro reais), o equivalente a 8 (oito) salários mínimos, contando com uma diferença de R\$ 2.724,00 (dois mil e setecentos e vinte quatro reais) do valor pago (MARTINS, 2009).

Segundo Martins (2009, p. 58) “[...] o governo, ao editar a Medida Provisória n. 340/2006, optou por incorporar às normas valores então previsto na Resolução CNSP 151/2006, desconsiderando, [...] a fórmula prevista na Lei nº 6.194/74 e que se materializava na utilização do salário mínimo como parâmetro quantificador da indenização”, a ser paga.

Em casos de acidentes que geram vítimas fatais, terão direito à indenização os seus herdeiros legais, que a vigente lei aludiu aos citados pelo artigo 792 do novo código civil, “[...] o capital segurado será pago por metade ao cônjuge [...], e o restante aos herdeiros do segurado, obedecida a ordem da vocação hereditária.” Ou seja, os beneficiários em ordem vocacional poderão ser o cônjuge, os descendentes, os ascendentes e na falta destes os colaterais, ou ainda na ausência de todos os anteriores, aquele qualquer que consiga provar que dependia economicamente do segurado. Nos demais casos em que a vítima sobreviver ao acidente, este é o beneficiário (MARTINS, 2010).

Além disso, o seguro exerce outra função social que é a contribuição com a manutenção da saúde pública e a política nacional de trânsito. Do total arrecadado pelo pagamento do seguro DPVAT, quarenta e cinco por cento são destinados ao Fundo Nacional de Saúde (FNS), para custear a assistência médica e hospitalar dos segurados vítimas de acidentes de trânsito e cinco por cento ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), para aplicação em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito e os cinquenta por cento restantes recolhe-se à seguradora para o pagamento das indenizações disciplinado pelo decreto n. 2.867, de 8 de dezembro de 1998.

3 METODOLOGIA

A investigação utilizou-se da abordagem qualitativa e quantitativa, com perfil retrospectivo, na forma de levantamento bibliográfico, pesquisa em sítios (web) e banco de dados junto à delegacia de policia civil, ao quartel da policia militar, corpo de bombeiro militar, e aplicação de questionário às vítimas de acidente de trânsito na cidade de Pimenta Bueno, selecionadas para a pesquisa, com base nos anos de 2011 e 2012, com apoio de observação da qual não houve intervenção do pesquisador na exposição.

Considerando seus objetivos, esta pesquisa constitui-se do tipo prática, pois seu objeto de estudo se estabelece por uma situação social e por um problema encontrado em tal situação, buscando esclarecer a problemática observada na comparação do nível de conhecimento/informação que a população envolvida em acidentes de trânsito no ano de 2011/2012 possuem sobre às peculiaridades do seguro DPVAT, na demonstração da quantidade de acidentes que ocorreram em tal período e apuração dos números de vitimas gerados, igualmente identificarem a gravidade dos acidentes que sucederam no referido intervalo, bem como verificar quais são as iniciativas/ações que visem a divulgação do seguro DPVAT e que são mantidas pelos órgãos governamentais competentes.

A pesquisa também é um estudo de caso, pois a situação na qual foi analisado o caso específico do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT foi levantado o quantitativo de acidentes ocorridos na cidade de Pimenta Bueno no período de 2011 e 2012, junto à delegacia de policia civil, ao quartel da policia militar e corpo de bombeiros militar da já citada cidade, para que se pudesse estabelecer o quantitativo de vítimas a serem entrevistadas com base no período de referencia sob dados oficiais, visto que as estatísticas essenciais não haviam sido divulgadas à época da pesquisa.

A pesquisa foi realizada na cidade de Pimenta Bueno situada as margens da BR 364, no sul do estado de Rondônia com uma população de 33.822 (trinta e três oitocentos e vinte e dois mil) habitantes, segundo o censo 2010 do IBGE. O período em que foram reunidas as informações iniciou-se em 02 de Março de 2013, finalizando no dia 23 de Março de 2013, do qual realizou-se a coleta de dados por meio de visitas à delegacia de policia civil, ao quartel da policia militar e corpo de bombeiros militar e aplicação de questionários às vítimas de acidente de trânsito.

Dos dados obtidos nas três organizações optou-se por utilizarem-se os números obtidos junto ao quartel da policia militar, pois estes eram mais consistentes, visto que a

policia militar é a responsável por registrar as ocorrências de acidentes de trânsito. Os dados da policia civil apresentavam um quantitativo menor comparado ao da policia militar, já os do corpo de bombeiros apresentou um quantitativo maior. A observação a cerca deste fato é que a policia civil não é responsável por registrar ocorrências de acidentes de trânsito, então esta atividade não é muito enfatizada. No caso do corpo de bombeiros há um grande atendimento de acidentes e nem todos estão relacionados ao trânsito, mas são alocados num mesmo quadro.

As entrevistas com as vítimas de acidente de trânsito deu-se por meio de questionário estruturado, composto de 22 questões fechadas e 6 questões abertas, totalizando 28 questões. As vítimas foram encontradas por meio de indicações.

Esta pesquisa está pautada dentro dos padrões éticos de pesquisa no sentido de não mencionar nomes ou quaisquer dados que possam trazer prejuízos a outrem.

4 RESULTADOS, ANALISE E DISCUSSÃO

Este tópico traz a apresentação dos resultados apurados na pesquisa juntamente com a sua análise e discussão, começando com a idade das pessoas envolvidas em acidentes de trânsito nos anos de 2011 e 2012 na cidade de Pimenta Bueno.

A idade da população acidentada no ano de 2011 foi de 96% (noventa e seis por cento) entre 20 e 40 anos e de 4% (quatro por cento) entre 40 e 50 anos. Nos acidentados do ano de 2012 estes percentuais variaram de 21% (vinte e um por cento) entre 20 e 30 anos, 42% (quarenta e dois por cento) entre 30 e 40 anos, 29% (vinte e nove por cento) entre 40 e 50 anos e 8% (oito por cento) entre 50 e 60 anos. Nos acidentes ocorridos no ano de 2011 as mulheres superaram os homens ficando com 56% (cinquenta e seis por cento) de participação contra 44% (quarenta e quatro por cento). Nos acidentes de 2012 este percentual ficou equilibrado em 50% (cinquenta por cento) para cada gênero.

Das pessoas que mais se envolveram em acidentes de trânsito no ano de 2011 predominou a faixa etária compreendida entre 20 e 40 anos, com grande percentual de participação das mulheres, para este período. Já dos que se envolveram em acidente no ano de 2012, predomina os individuos na faixa etaria dos 30 aos 40 anos, com contribuição igual para ambos os sexos.

Isto contradiz o que Marín-León (2003) constatou em seu estudo, onde a grande maioria dos acidentados eram jovens do sexo masculino, mas vai de encontro com o que diz

Andrade e Jorge (2000), que em seu estudo percebeu que num futuro próximo as mulheres mostravam forte tendência a figurar em acidentes de trânsito como condutoras, pois a sua crescente introdução no mercado de trabalho e consequente independência exigiria maior exposição ao tráfego.

No que diz respeito ao nível de escolaridade dos acidentados no ano de 2011 68% (sessenta e oito por cento) possui o nível superior, 16% (dezesesseis por cento) possuem nível médio e outros 16% (dezesesseis por cento) nível fundamental. Dos acidentados em 2012 este percentual variou em 25% (vinte e cinco por cento) para os que tem nível superior, 33% (trinta e três por cento) tem ensino médio, 21% (vinte e um por cento) possuíam o nível fundamental e 21% (vinte e um por cento) apenas haviam sido alfabetizadas.

Em se tratando da renda os acidentados em 2011, 96% (noventa e seis por cento) assinalaram que ganhavam entre 1(um) e 3 (três) salários mínimos e 4% (quatro por cento) que seus rendimentos variam entre 4 (quatro) e 6 (seis) salários mínimos. A renda dos envolvidos em acidente em 2012 ficou em 92% (noventa e dois por cento) dos que disseram ganhar entre 1(um) e 3 (três) salários mínimos e 8% (oito por cento) que ganham entre 4 (quatro) e 6 (seis) salários mínimos.

O que Marín-León (2003) apurou em seu estudo realizado na região sul do Brasil, foi que os maiores envolvidos em acidentes de trânsito, são indivíduos provenientes de classes mais elevadas, onde cada família possui 3 (três) carros ou mais; quanto maior a renda mais favorecida fica a posse de veículos modernos e velozes expondo-se mais aos riscos de envolvimento em acidentes de automotores. Sabendo-se que na maioria das vezes a renda está ligada ao nível de escolaridade a observação que pode ser feita entre esta ligação com a realidade da cidade de Pimenta Bueno é que isso não ocorre, visto que a maioria mesmo possuindo o nível superior ou o nível médio não alcançam uma renda considerada alta.

Dos veículos utilizados no momento do acidente, as motocicletas superaram os demais, em ambos os anos. Os percentuais ficaram em torno de 84% (oitenta e quatro por cento) das ocorrências de acidentes no ano de 2011 e 79% (setenta e nove por cento) dos acidentes ocorridos em 2012. Os carros figuraram com uma margem de 12% (doze por cento) e as bicicletas com 4% (quatro por cento) em 2011, já nos casos de acidentes em 2012 os carros contribuíram com 13% (treze por cento) e as bicicletas com 8% (oito por cento).

As vítimas na maioria dos acidentes eram motociclistas que somaram 72% (setenta e dois por cento) dos acidentados, 16% (dezesesseis por cento) eram passageiros e 8% (oito por cento) motoristas, os ciclistas 4% (quatro por cento) isto em 2011. O percentual de motociclistas envolvidos em acidentes caíram em 2012 passando a contribuir com uma

margem de 67% (sessenta e sete por cento), os passageiros passam a figurar com 25% (vinte e cinco por cento), e os ciclistas contribuem com 8% (oito por cento).

Para Waiselfisz (2012) isto tem uma relação íntima com o crescimento da frota nacional de motocicletas, enquanto as mortes decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo pedestres vem diminuindo desde meados da década de 90, em contrapartida as mortes de motociclistas vem aumentando em proporção gigantesca. Isso se dá de acordo com Andrade e Jorge (2000), pelo fato de que as motocicletas tem ganhado destaque por serem mais econômicas e baratas, além de sua aplicação como objeto de trabalho na entrega de mercadorias, alimentos, documentos, e transporte de pessoas.

Com isso os condutores de motocicletas ficam mais expostos à possibilidade de envolvimento em acidente de trânsito, pois se utiliza do tráfego para executar suas atividades laborais, e em muitos casos praticam manobras arriscadas; adotam velocidade não condizente com o fluxo de outros automotores na busca de maior agilidade na execução de suas tarefas, aumentando assim a sua produtividade o que possibilita maior exposição ao risco.

Na figura 1 é representado a expressividade dos tipos de veículos de terceiros que se envolveram nos acidentes:

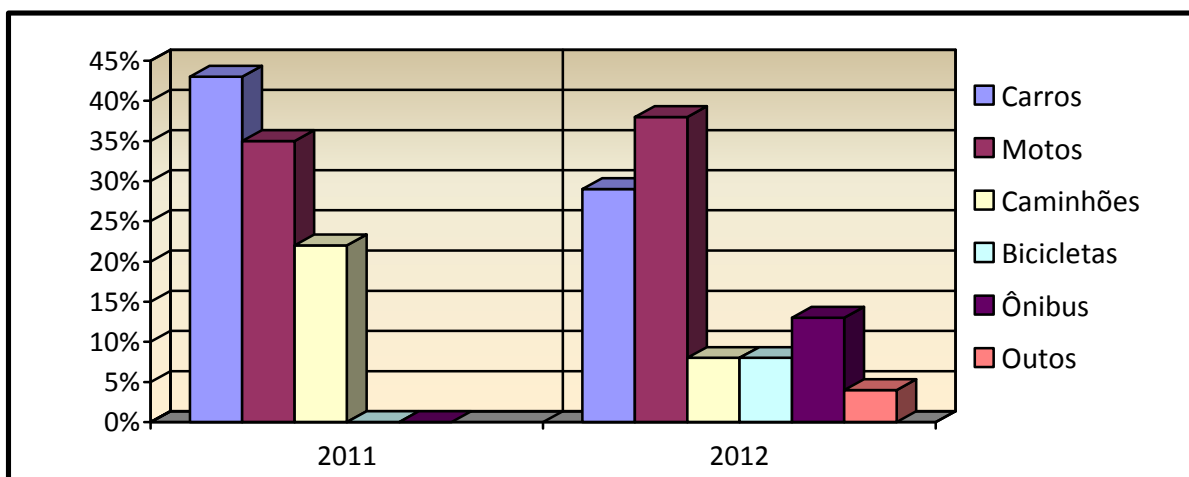


Figura 1: Tipos de veículos de terceiros envolvidos no acidente.
Fonte: Próprio Autor (2012).

Como pode-se observar nos resultados apresentados, os maiores envolvidos em acidentes com motocicletas foram os carros, dos que se acidentaram em 2011, em contradição a isto os acidentes ocorridos no ano de 2012, as respostas a este questionamento demonstram que as próprias motocicletas foram as que mais se envolveram nos acidentes com outras motos, com a inclusão de categorias que não aparecem nos resultados dos acidentados em 2011.

Já a principal circunstância das ocorrências de acidentes em 2011, ficaram a cargo das colisões com outros veículos figurando com 84% (oitenta e quatro por cento) dos tipos de acidentes e outros como quedas por causa de buracos nas ruas ou atropelamentos contribuíram com apenas 16% (dezesesseis por cento) das ocorrências. Em 2012 estes percentuais tiveram pouca variação, as colisões com outro veículo ficaram em 79% (setenta e nove por cento), outros tipos de acidentes 4% (quatro por cento) e os atropelamentos em 17% (dezessete por cento).

As colisões figuraram quase absolutas como determinantes dos tipos de acidentes nos 2 (dois) anos. Isso traz a reflexão que, o comportamento dos diversos agentes que utilizam as vias de circulação tiveram influência direta nas situações que resultaram em acidentes na cidade de Pimenta Bueno, seja num momento de distração ou numa decisão mal tomada. E neste ponto concorda-se com o que diz Matta (2010), onde o fator humano prevalece sobre as demais condições, como por exemplo o estado das vias de circulação ou defeitos nos veículos.

As vias de circulação com os maiores índices de ocorrências entre os acidentados em 2011 na cidade de Pimenta Bueno, foram, Avenida Carlos Dorneges com 16% (dezesesseis por cento), Av. Presidente Kennedy, Av. dos Expedicionários, Av. dos Imigrantes, Av. Marechal Rondon e Av. Turibio Odilon Ribeiro cada uma com 8% (oito por cento), Rua Cassimiro de Abreu com 4% (quatro por cento), os que não responderam esta questão foram 40% (quarenta por cento). Algumas dessas vias aparecem também nas ocorrências do ano de 2012, a Av. dos Imigrantes apresentou 17% (dezessete por cento), Av. Marechal Rondon, Av. Tiradentes e Av. Carlos Dorneges 9% (nove por cento), Av. Cunha Bueno, Rua Rolim de Moura e Rua dos Inconfidentes com 4% (quatro por cento) e os que não responderam foram 44% (quarenta e quatro por cento).

A Av. Carlos Dorneges aparece com a maioria das respostas dos que se acidentaram no ano de 2011, isso se dá porque nesta avenida tem grande concentração de comércio, além de ser a ligação entre bairros. Nos acidentes ocorridos no ano de 2012, a Av. dos Imigrantes é a que mais teve ocorrências, visto que esta avenida é utilizada pela maioria dos moradores dos bairros mais distantes para ter acesso ao centro, seu principal local de trabalho.

Em relação aos horários dos acidentes em 2011 estes ficaram da seguinte forma: das 6 horas até as 8 horas 8% (oito por cento), das 8 horas e 1 minuto até as 10 horas 4% (quatro por cento), das 10 horas e 1 minuto até as 12 horas 32% (trinta e dois por cento), das 12 horas e 1 minuto até as 14 horas 24% (vinte e quatro por cento), das 16 horas e 1 minuto até as 18 horas 16% (dezesesseis por cento), das 18 horas e 1 minuto até as 20 horas 8% (oito por cento), 20 horas e 1 minuto até as 22 horas 8% (oito por cento).

Em 2012 as ocorrências aconteceram nos seguintes horários: das 6 horas até as 8 horas 4% (quatro por cento), das 8 horas e 1 minuto até as 10 horas 4% (quatro por cento), das 10 horas e 1 minuto até as 12 horas 21% (vinte e um por cento), das 14 horas e 1 minuto até as 16 horas 8% (oito por cento), das 16 horas e 1 minuto até as 18 horas 17% (dezessete por cento), das 18 horas e 1 minuto até as 20 horas 34% (trinta e quatro por cento), e os que não responderam foram 8% (oito por cento).

Com relação aos dias da semana de ocorrência dos acidentes sucedidos em 2011, segunda-feira 16% (dezesseis por cento), terça-feira 12% (doze por cento), quarta-feira 12% (doze por cento), quinta-feira 24% (vinte e quatro por cento), sexta-feira 8% (oito por cento), sábado 24% (vinte e quatro por cento) e domingo com 4% (quatro por cento). Em 2012 os acidentes ficaram assim distribuídos: segunda-feira 12% (doze por cento), terça-feira 4% (quatro por cento), quarta-feira 21% (vinte e um por cento), quinta-feira 17% (dezessete por cento), sexta-feira 21% (vinte e um por cento), domingo 13% (treze por cento) e 4% (quatro por cento) não responderam.

Em estatística oficial divulgada pelo Detran/RO aparece que o sábado seguido pelo domingo foram os dias que mais aconteceram acidentes automobilístico no estado de Rondônia, no horário compreendido entre às 17:00 horas e às 20:00 horas. Na cidade de Pimenta Bueno os acidentes se concentraram além do sábado em dias comerciais, como a quinta-feira nos acidentes ocorridos no ano de 2011, com horário de ocorrência figurado entre às 10:00 horas e as 14:00 horas, este horário centraliza a hora do almoço de grande parte da população gerando um grande fluxo de veículos em circulação no mesmo momento. Nos acidentes ocorridos no ano de 2012 os dias que mais aconteceram foram na quarta-feira e sexta-feira, entre 16:00 e 20:00 horas, horário que grande parte da população faz a volta para casa após o dia de trabalho.

Os tipos de ferimentos provenientes de acidentes ocorridos em 2011 foram moderados em 36% (trinta e seis por cento), graves 12% (doze por cento), leves 28% (vinte e oito por cento) e em 24% (vinte e quatro por cento) não houve feridos. Dos que sofreram acidente em 2012 os ferimentos moderados ficaram em 25% (vinte e cinco por cento), os graves 21% (vinte e um por cento), os leves 25% (vinte e cinco por cento), em 29% (vinte e nove por cento) dos casos não houve feridos.

A quantidade de vítimas nos acidentes sofridos em 2011, 24% (vinte e quatro por cento) não tiveram nenhuma vítima, em 64% (sessenta e quatro por cento) tiveram pelo menos uma vítima e em 12% (doze por cento) tiveram duas vítimas. Nos acidentes com ocorrência no ano de 2012, os que não tiveram nenhuma vítima foram 25% (vinte e cinco por

cento), pelos menos uma vítima 50% (cinquenta por cento), os que tiveram duas foram 17% (dezessete por cento) e os que tiveram três foram 8% (oito por cento).

Neste ponto, analisa-se os feridos resultante dos acidentes acontecidos em 2011, a maior contribuição ficou a cargo das lesões moderadas, onde não considera-se que há grande gravidade. Em comparação aos acidentes com ocorrência em 2012, a maior parcela ficou com os casos onde não houveram feridos, mostrando que estes foram menos grave que no ano anterior. Com relação ao número de feridos resultante dos acidentes do ano de 2011 ficaram no topo os que tiveram apenas 1 (um). Dos acidentes que ocorreram em 2012, este também foi o perfil de número de feridos, com o aumento da categoria dos que apresetaram até 3 (três) feridos.

Questionados sobre do que se trata o seguro DPVAT os acidentados em 2011, 92% (noventa e dois por cento) afirmaram que sabiam o que é o DPVAT e 8% (oito por cento) não sabiam. Este percentual ficou em 54% (cinquenta e quatro por cento) para os que disseram não saber e 46% (quarenta e seis por cento) para os que sabiam dentre os acidentados em 2012.

E são justamente os meios pelos quais se obteve este conhecimento e o nível satisfação que são abordados na figura 2:

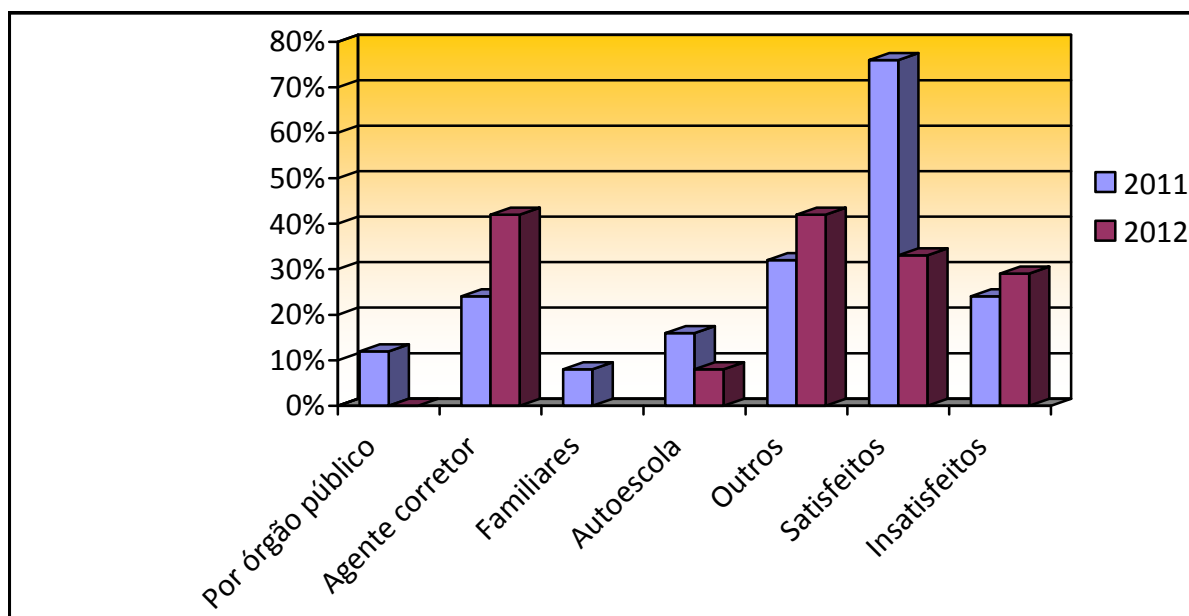


Figura 2: Meios que soube da existência do DPVAT.

Fonte: Próprio Autor (2012).

Observa-se que na cidade de Pimenta Bueno os órgãos competentes deixam a desejar, com quase nenhuma contribuição na divulgação da existência do DPVAT.

Com referência ao conhecimento de particularidades do DPVAT temos, conforme apresentado na figura 3:

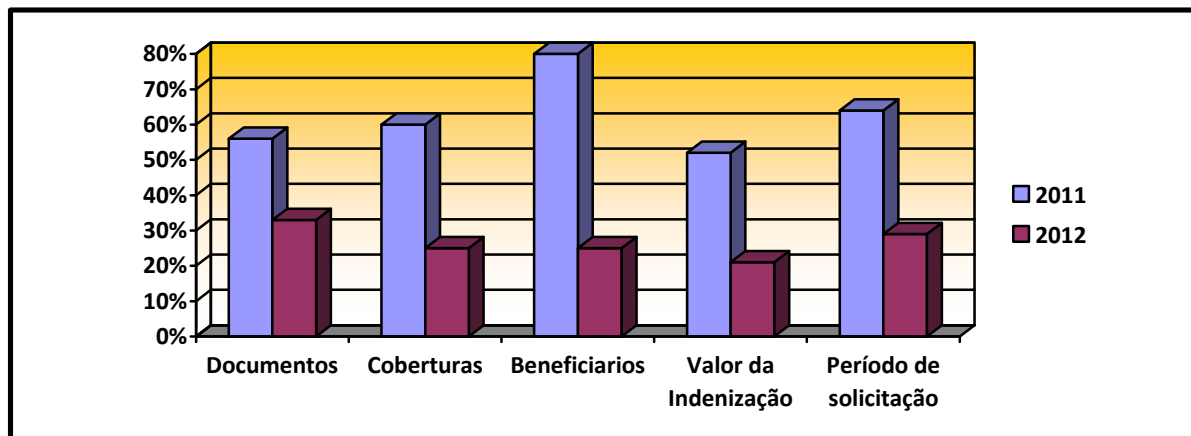


Figura 3: Particularidades do Seguro DPVAT.
Fonte: Próprio Autor (2012).

Nesta parte observa-se que as afirmativas ou negativas são reflexo direto da questão que tratava do conhecimento ou não do seguro DPVAT, e como pode-se notar, dos acidentados em 2011 as respostas dos que dizem ter ciência das particularidades do DPVAT é maior do que as ditas pelos que sofreram acidente em 2012, onde o percentual de indivíduos que responderam não conhecer o seguro DPVAT e seus pormenores superou as demais colocações.

A tabela 1 apresenta dentre os que se acidentaram aqueles que solicitaram ou não o seguro DPVAT. E para aqueles que não solicitaram o porque dessa não solicitação:

	Solicitaram	Não solicitaram	Não houve necessidade	Não tinha conhecimento
2011	52%	48%	80%	20%
2012	38%	54%	36%	54%

Tabela 1: Justificativa da solicitação ou não do DPVAT.
Fonte: Próprio Autor (2012).

Dos que solicitaram o seguro a intermediação ocorreu em 40% (quarenta por cento) por meio de agente segurador, 12% (doze por cento) por meio de advogado e 48% (quarenta e oito por cento) não respondeu, dos entrevistados acidentados em 2011. Estes números nos acidentes ocorridos em 2012 foram, 37% (trinta e sete por cento) agente segurador e 63% (sessenta e três por cento) não respondeu a questão.

Apesar de declararem saber o que é o seguro DPVAT, a maioria dos acidentados em 2011, quase metade destes não solicitaram a indenização a que fariam jus e justificaram como não havendo necessidade, por terem sido suas lesões apenas arranhões ou hematomas. Em contrário os envolvidos em acidentes no ano de 2012, grande parte não fizeram a solicitação, desta vez justificando que não possuíam conhecimento do DPVAT. Neste contexto Martins (2009), traz que além de desconhecerem os itens da questão anterior, não fazem idéia do quão simples deveria ser a maneira de recebimento das indenizações a que faz jus todo e qualquer acidentado com veículo automotor, sem a intermediação de terceiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se considerar que os objetivos foram alcançados. Os resultados revelaram, mesmo que alguns indivíduos conheçam o DPVAT, este conhecimento é deficiente, incompleto e superficial. No tocante a quantidade de vítimas apurou-se que para cada acidente que ocorreu na cidade de Pimenta Bueno no período de referencia, este gerou em média 1 (uma) vítima por acidente.

A gravidade dos acidentes com análise das informações obtidas tanto na pesquisa como no órgão oficial de registro das ocorrências, que a maioria dos acidentes resulta em ferimentos leves o que não acarreta associar estes eventos a acontecimentos graves. Neste ponto observa-se que é necessário aos indivíduos expostos à utilização de meios de transporte motorizado, terem a preocupação de se instruir a cerca da direção defensiva, o que ajudaria a evitar muitos acidentes e contribuir com um trânsito mais seguro e tranquilo.

Pouquíssimas pessoas declararam que tomaram conhecimento do DPVAT por meio de órgão público, o que mostra que não é dado o devido tratamento ao tema por este setor na divulgação do referido seguro, abrindo assim precedente para a atuação dos agentes seguradores, que na maioria dos casos foram quem intermediou o contato com o consórcio segurador responsável pela liberação do pagamento das indenizações, mediante o recebimento de porcentagem da indenização, percebida pela vítima de acidente de trânsito.

Em suma a realização do trabalho, se deu de acordo com o que foi inicialmente projetado, esbarrando em pequenos entraves decorridos das limitações impostas. Houve a necessidade de adequar a delimitação do tema de estudo que inicialmente seria 2011/1 comparado com 2012/1, passando a compreender o período de 2011 comparado com 2012.

A quem se interessar o tema é de grande importância e pouco explorado, podendo ser

debatido sob a ótica de diversas linhas de pesquisa, sob as várias áreas do conhecimento, no campo das ciências sociais.

REFERÊNCIAS

ALVES, Jorge Fernandes. **A difusão da técnica actuarial e as primeiras companhias de seguro no Porto (século XIX)**. Revista da Faculdade de Letras/Historia Porto, III série, vol. 6, 2005, p.193-209.

ANDRADE, Selma Maffei de. JORGE, Maria Helena P. de Mello. **Características das vítimas por acidente de transporte terrestre em município da região sul do Brasil**. Revista de Saúde Pública. V.34. n 2. Abril 2000, p.149-56.

AZEVEDO, Gustavo Henrique W. de. **Seguros, matemática atuarial e financeira**. São Paulo: Saraiva, 2008.

BRASIL. **Decreto nº 2.867, de 8 de dezembro de 1998. Dispõe sobre a repartição de recursos provenientes do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT**. Brasília, DF, 9/12/1998. Disponível em: www.planalto.gov.br

CABRAL, Juscelino Rodrigues. **Serviço social e o trânsito com ênfase no seguro DPVAT**. Monografia (Graduação em Serviço Social) – UNIGRAN - Faculdade de Direito, 2010.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ. **Historia do Trânsito Brasileiro. Material para pesquisa**. Curitiba, 2006. Disponível em: www.educacaotransito.pr.gov.br/. Acesso em: 22/07/2012.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE RONDÔNIA. **Anuário Estatístico de Acidente de Trânsito Rondônia**. Porto Velho, 2010. Disponível em: WWW.detran.gov.br/. Acesso em: 30/11/2012

FARIA, Eloir de Oliveira. **História dos transportes terrestres no mundo**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

FENASEG. **Tipos de seguros – Ramos**. Disponível em: www.fenaseg.org.br/. Acesso em: 25/06/2012.

FENASEG. **Seguro DPVAT – Proteção para todos**. Disponível em: www.fenaseg.org.br/. Acesso em: 26/07/2012.

FERREIRA, Moacir Zimmermann. **Seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT)**. Monografia (Graduação em Direito)

UNIVALE – Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, 2008.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GOMES, Rafael Theodoro Pacheco. **Seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres – DPVAT**. Monografia (Especialização em Direito Processual Civil) – UCAN – Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro, 2004.

HOFFMAN, Maria Helena. CRUZ, Roberto Moraes. ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Cidades@**. Disponível em: www.ibge.gov.br/. Acesso em: 15/05/2012.

JUNKES, Maria Bernadete. **Material de apoio de aulas**. Universidade Federal de Rondônia, Cacoal, 2011.

LORENZON, Ademir Roque. **Pimenta Bueno, um pouco de sua história – 2002**. Disponível em: WWW.pimentabueno.ro.gov.br/. Acesso em: 25/07/2012.

MANICA, Laís. **O contrato de seguro de vida**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MARÍN-LEÓN, Leticia. **Acidente de trânsito, um problema de saúde pública**. Artigo. Universidade Estadual de Campinas Faculdade de Ciências Médicas da UNICAMP, São Paulo, 2003.

MARTINS, Rafael Tárrega. **Seguro DPVAT: Seguro Obrigatório de Veículos Automotores de Vias Terrestres**. Campinas, SP: Servanda Editora, 2009.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

PRESTES, Maria Luci de Mesquita. **A pesquisa e a construção do conhecimento científico: do planejamento aos textos, da escola à academia**. 4. ed. São Paulo: Rêspel, 2011.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. **A Modernidade sobre Rodas: Tecnologia automotiva, Cultura e Sociedade**. São Paulo: EDUC, 2002.

SCARPASSA, Marco Antonio. **DPVAT: reflexões sobre prescrição e decadência e os interesses das vítimas de acidente de trânsito**. Jus Navigandi, Teresina, ano 12, n. 1451, 22 de Jun. 2007. Disponível em www.jus.com.br/. Acesso em: 15/03/2012.

SOUZA, Silney de. **Seguros: Contabilidade, Atuária e Auditoria**. 2 ed. Ver. e Atual. São Paulo: Saraiva, 2007.

SUSEP. **História do Seguro. Anuário estatístico da Susep 1997.** Disponível em: www.susep.gov.br/. Acesso em: 18/06/2012.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência 2012. Os novos padrões da violência homicida no Brasil.** São Paulo, Instituto Sangari, 2012.

APÊNDICE

Questionário de pesquisa acadêmica com objetivo de levantar as informações/conhecimento sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT das vítimas de acidente de trânsito na cidade de Pimenta Bueno. Os dados serão mantidos em sigilo e utilizados exclusivamente para geração de estatísticas. Agradeço pela atenção e disposição para o preenchimento do questionário.

Dados do(a) entrevistado(a)

1. Idade: _____

2. Sexo: ☐ Masculino ☐ Feminino

3. Até que série/grau estudou:

☐ Nunca estudou ☐ Alfabetização ☐ 1º/Fundamental ☐ 2º/Médio

☐ Técnico ☐ Superior/Mestrado/Doutorado Nome do Curso: _____

4. Profissão: _____

5. Renda:

☐ de R\$ 678,00 até R\$ 2.034,00 ☐ de R\$ 2.712,00 até R\$ 4.068,00 ☐ de R\$ 4.746,00 até R\$ 6.102,00 ☐ acima de R\$ 6.780,00

Dados do Veículo

Caso você se envolveu no acidente conduzindo veículo:

6. Qual veículo você utilizava no momento do acidente?

☐ Carro ☐ Motocicleta ☐ Outro _____

Dados do Acidente

7. O acidente no qual você se envolveu você era?

☐ Motorista ☐ Motociclista ☐ Ciclista ☐ Pedestre ☐ Passageiro

8. Local do acidente: _____

9. Hora do acidente:_____

10. Dia da semana que ocorreu o acidente:_____

11. Ano do acidente:_____

12. Qual o meio de condução de terceiros envolvidos no acidente?

☐ Bicicleta ☐ Motocicleta ☐ Carro ☐ Ônibus ☐ Caminhão

☐ Pedestre ☐ Outro:_____

13. Qual foi o tipo de acidente?

☐ Atropelamento ☐ Colisão c/ outro veículo ☐ Outro:_____

14. Qual foi o tipo de ferimento/lesão?

☐ Não houve vítimas ☐ Lesões leves ☐ Lesões moderadas ☐ Lesões graves

☐ Vítima fatal

15. Quantas vítimas com ferimentos resultaram deste acidente?

☐ 0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ou mais

Seguro DPVAT

16. Você sabe o que é o seguro DPVAT?

☐ Não ☐ Sim

Em caso de sim:

17. Obteve este conhecimento/informação através de órgão público?

☐ Não ☐ Sim. De que órgão?_____

18. Outros meios:

☐ Autoescola ☐ Familiares ☐ Agente corretor ☐ Internet

☐ ONG ☐ Outros:_____

19. O conhecimento/informação obtido foi satisfatório?

☐ Não ☐ Sim

20. Antes do acidente você conhecia o seguro DPVAT?

☐ Não ☐ Sim

21. Você sabe quais os documentos necessários para requerimento do seguro?

☐ Não ☐ Sim

22. Você sabe quais os beneficiários do seguro DPVAT?

☐ Não ☐ Sim

23. Você sabe quais as coberturas do seguro DPVAT?

☐ Não ☐ Sim

24. Você sabe os valores das indenizações pagas pelo seguro?

☐ Não ☐ Sim

25. Você sabe qual o período para solicitação da indenização?

☐ Não ☐ Sim

Recebimento do seguro

26. Você solicitou o seguro DPVAT?

☐ Não ☐ Sim

Em caso de não por que?_____

27. Em caso de ter recebido quem intermediou o seu contato com a seguradora?

☐ Advogado ☐ Agente segurador ☐ Outros_____

28. Qual foi o tempo demandado para o recebimento da indenização?

☐ 1 mês ☐ 6 mês ☐ 1 ano ou mais